Nr. 8. Kraków, dnia 15. kwietnia 1905. Rok III.

NOWY KOLEJARZ

ORGAN GALICYJSKICH KOLEJARZY.

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.

Adres redakcyi i administracyi:
Kraków, plac Szczepański L. 7. II. piętro.

Prenumerata roczna 6 kor. — Półroczna 3 kor. — Kwartalna 1 kor. 50 hal. Pojedynczy numer 30 hal.

Pojedyncze numera można nabywać w Krakowie w administracyi „Nowego Kolejarza" i w agencyi dzienników Wnej Salomonowej, Plac Maryacki.
Ceny ogłoszeń według specyalnej umowy.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor: Tomasz Tokarz.

Wszystkich odbiorców naszego pisma jakoteż członków krajowego Stowarzyszenia kolejarzy „Samopomoc" uwiadamia się, że lokal naszej redakcyi i administracyi jakoteż lokal wspomnianego Stowarzyszenia począwszy od dnia 6 kwietnia b. r. mieści się przy placu Szczepańskim L. 7, II. piętro oficyny w Krakowie, dokąd wszelkie korespondencye i przesyłki pieniężne adresować należy.

Interpelacya parlamentarna w sprawie konfiskaty naszego pisma.

P. poseł Ernest T. Breiter wniósł na posiedzeniu Rady Państwa w dniu 3 kwietnia br. do Ministra Sprawiedliwości następującą interpelacye:

C. k. Prokuratorya w Krakowie, której gorliwość w konfiskowaniu nawet bardzo niekiedy lojalnych artykułów, aż nadto jest znaną, pozwoliła sobie znowu na konfiskatę czasopisma »Nowy Kolejarz«, a mianowicie Nr. 5 za artykuł: »Nur die Lumpen sind bescheiden«, w którym nie wyłączając nawet najlojalniejszego obywatela, nie byłby nikt w stanie, dopatrzeć się przestępstwa z § 300 u. k.

Artykuł ten brzmi:

„Nur die Lumpen sind bescheiden!"

Jak dobroczynne orzeźwiające opady deszczowe, jak czyszczące powietrze burze gromowe, od dziesięciu lat, raz tu, raz owdzie nawiedzają Europę strejki kolejowe. Szwajcarya, Włochy, Hiszpania, Holandya, Węgry, a w tej chwili nawet despotyczna niewolnicza Rosya były widownią walk pracowników kolejowych o święte ich prawa. Walki te rozgrywały się z rożnem szczęściem i powodzeniem. Wszędzie jednak i zawsze coś zyskano, wywalczono i zdobyto, tylko u nas nic w naszej Austryi, u nas nic nie wywalczono i nie zdobyto, bo nasza Austrya — *felix Austrya* — nie miała jeszcze strejku kolejarzy... i dlaczego?

Czyżby może dlatego, że pobory austryackich kolejarzy — aspirantów, asystentów, adjunktów, rewidentów, baumistrzów, nadkonduktorów, maszynistów, kancelistów i magazynierów, konduktorów, werkmanów, palaczów, strażników i robotników wogóle — miały być tak świetne, że skazują każdego z wyszczególnionych niemal na aresztancką egzystencyę, dozwalającą się poruszać w granicach kasarnianego Wittekowskiego porządku domowego, zwanego pragmatyką służbową?

Czyżby dlatego, że »dobry« minister Wittek przeprowadził taką regulacyę płac, że pobory najniższych, najbiedniejszych i najmizerniejszych funkcyonaryuszów aż o 2% zredukowano — że prawo do awansów i podwyższeń p... prawie nie istnieje, że dotyczące przepisy obliczone są na wyzysk i oszustwo i że awans albo podwyższenie zależne są od przypadku, loteryjnego szczęścia albo dobrego humoru i widzimisię złotokołnierzowych przełożonych, nierzadko przekupnych i sprzedajnych szubrawców, czyżby te okoliczności uwalniały »szczęśliwą« Austryę od strejków kolejowych? — Czyżby może dlatego, że austryacki kolejarz nie ma najmniejszej pomocy materyalnej i opieki na wypadek choroby i zamiast lekarza nad łożem niemocy stawiają mu nieubłaganego zbira, wołającego bezustannie: »wstawaj, już dość, marsz do pracy!« — że tysiące kalek kolejowych uszkodzonych w tej psiej służbie przeszedłszy przez piekło nędzy, bólu i rozpaczy, połączonych z widokiem nieszczęść własnej rodziny i jego głodu (konduktor Róg w Krakowie uszkodzony w służbie, nie otrzymawszy renty przy zamkniętych poborach stałych, po 25 letniej służbie, przez kilka miesięcy z całą rodziną żywił się jałową gotowaną marchwią) że kaleki te, przechodząc w dodatku przez dyscyplinarki i zmuszania do pracy, w końcu w $^3/_4$ częściach wyrzucanemi bywają na śmiecisko uliczne i łaskę miłosierdzia publicznego?

A może też dlatego, że dyscyplinarki, grzywny i słowne obelgi są na porządku dziennym, przyprawą do tego ponurego życia, zatruwanego systematycznie przez tyranów jak Wierzbicki, nikczemników jak Zoll i Piasecki, samo-

lubów jak Gotz albo Hubel, w końcu oszustów, szpiegów i karyerowiczów, czatujących na każdy najdrobniejszy błąd mimowolne nawet pomyłki; czyż by to wszystko miało może znieczulić kolejarzy do tego stopnia, że zdusiło w nich wszelką godność człowieczą, przytępiło opozycyjne aspiracye i ochotę przeciw niesłychanemu uciskowi? — Czyżby w końcu te masy prowizorycznego proletaryatu, dźwigającego jarzmo »stacbańskie« za 70 centów dziennie, a wprzągniętego do pracy urzędniczej, do biur, telegrafów, do służby rachunkowej i konceptowej, do jazdy i magazynów i wogóle do wszelkiej pracy kolejarskiej bez widoków stabilizacyi i lepszej płacy, powtarzamy za 70 centów dziennie. Czyżby te wszystkie Wittekowskie »socyalno-polityczne« reformy miały być przyczyną olimpijskiego spokoju, jaki panuje między austryackimi kolejarzami, podczas gdy cały świat rewoltuje?

Czyżby w samej rzeczy ludzie ci w takich warunkach nic a nic nie mieli do żądania? — — — — — — — —

»Nur die Lumpen sind bescheiden!« I w samej rzeczy zasada ta sprawdza się na włos w porównaniu do stosunków na kolejach państwowych. Boć przecie to nie wymysł, ani żadna tajemnica, że kolejarze obdarzeni świetnemi zdolnościami, woleli kraść i siedzieć w kryminałach, aniżeli robić lojalną opozycyę. Woleli dawać po kilkaset koron łapówek za korzyści problematycznej wartości, aniżeli kilka koron na opozycyjną organizacyę. Woleli po czytelniach czołgać się w prochu własnego upodlenia i udawać szczęśliwych zadowolnych, wiernych poddanych, aniżeli być wolnymi obywatelami, wypowiadającymi otwarcie, gdzie but ich gniecie. Woleli udawać glupców i nikczemnych tchórzów, nie rozumiejących rzekomo wartości solidarnej organizacyi, aniżeli dozwolić się posądzać o nielojalność. W końcu woleli żyć judaszowym groszem, pochodzącym z denuncyacyi zdrady, woleli wynajmować się za płaczków na pogrzeby, złotokołnierzowych czynowników, aniżeli rozprawiać o własnych bólach i niedolach. To są Parachoniaki, Rombki, Marusyny, Koziuki, Moliki Feliksiewicze, o których poeta się wyraża: *»Nur die Lumpen sind bescheiden!«* sprytu zaś swego używają oni tylko na to, aby bałamucić prostaczków i wskazywać im fałszywe drogi.

Ale w końcu jeszcze coś. Gdzież ta austryacka organizacya kolejarzy, która od dwunastu lat roztrębuje na wszystkie strony świata swą rzekomą potęgę i niby to ostrzy oręż przeciw osławionemu systemowi, a do dziś dnia nie miała jeszcze odwagi wypowiedzieć, jakimi środkami zamierza zdobyć lepsze warunki ekonomiczne dla kolejarzy i czy kolejarze długo mają jeszcze czekać, aż upłyną miodowe miesiące ministeryalnych uścisków, opłacanych koncesyą na kramarską loteryę fantową? *»Nur die Lumpen sind bescheiden«* i dlatego ruch opozycyjny austryacki znachodzi się jeszcze w kolebce niemal i daleko mu jeszcze do czynu.

Że zaś pomimo wyszczególnionych powyżej smutnych okoliczności sprzyjających w wysokim stopniu agitacyi opozycyjnej i gdy pomimo powszechnego zubożenia i niezadowolenia kolejarzy ruch ten nigdy jeszcze nie przybrał stanowczej, ostrzejszej formy, to w pierwszej linii winna temu demoralizacya, płynąca swobodną falą bez przeszkody z góry, a której z dołu nie stawia się prawie żadnych przeszkód, gdyż ruch opozycyjny dotychczas przeważnie znachodził się w rękach ludzi, którzy o robieniu opozycyi na seryo nigdy nie myśleli i którzy przy tej robocie wyłącznie własne interesy mieli na względzie. O czem ostatecznie poucza nas dokładnie historya organizacyi w Galicyi a w szczególności historya Kurowskiego i towarzyszy«.

Ta krytyka obecnego stanu umysłów oraz usposobienia ciężko pracujących kolejarzy, którą żadnej ustawy nie naruszono, nie miała szczęścia podobania się c. k. prokuratorowi w Krakowie.

Ponieważ nie można życzyć sobie, aby podobne konfiskaty i nadal były cierpiane, zwracamy zapytanie do Jego Ekscelencyi Pana Ministra Sprawiedliwości.

Jak Wasza Ekscelencya zamierza postępowanie podwładnego sobie urzędnika w tym wypadku usprawiedliwić i nałożyć wędzidło jego wielkiej gorliwości, która zagraża naszemu prawu wypowiadania otwarcie naszych myśli w wypadkach, w których nie narusza się w niczem istniejących ustaw. Breiter i tow.

Straszna pomyłka sprawiedliwości — czy też zemsta.

W poniedziałek dnia 10 kwietnia b. r. wniósł poseł do parlamentu Ernest Breiter do ministra sprawiedliwości obszernie umotywowaną interpelacyę w sprawie zasądzenia naszego redaktora Wiktora Bachowskiego. Interpelacya ta, którą w następnym numerze zamieścimy wywołała w sferach parlamentarnych jakoteż i prawniczych ogromne zaciekawienie, a zarazem i słuszne na rząd oburzenie.

Ciekawym jest ustęp interpelacyi, wykazujący, że nasz redaktor Bachowski został przez Sąd krakowski wezwany do odbycia kary i to pod zagrożeniem przymusowego dostawienia — zanim mu jeszcze został doręczonym wyrok Sądu Najwyższego, oraz że mimo, iż Bachowski został zasądzonym jedynie tylko na areszt zwykły, przy którym uprawnionym jest zasądzony spożywać swój własny wikt osadzonym został Bachowski w areszcie ścisłym, t. j. na wikcie aresztanckim.

Sądy tłomaczyły to wszystko omyłką, a w szczególności miał się omylić Sąd Najwyższy — wtajemniczeni opowiadają jednakowoż, że to jest zemsta za ataki Bachowskiego wymierzone przeciw ministrowi kolejowemu.

Całej tej sprawie poświęcimy w następnym numerze obszerny artykuł.

W obawie upadku.

Jak minister Wittek, któremu dowiedziono niedawno tak skandalicznego gospodarowania funduszami państwowymi boi się upadku i pragnie za wszelką cenę utrzymać się nadal na stanowisku ministra kolejowego, świadczą o tem najwymowniej charakterystyczne fakta, które zostały ogłoszone przez pisma codzienne, a które aż wstręt budzą, taka wyziera z nich pożądliwość władzy i tchórzliwość przed spodziewanym upadkiem.

Wiedeńska »Die Zeit« podaje informacye, otrzymane od posła Seinfelda, zastępcy dyrektora kolei państwowych w Stanisławowie:

»Po tem wszystkiem — pisze dr Seinfeld — co usłyszano o rozprawach w podkomitecie komisyi kolejowej, należy przyznać, że nawet ci członkowie komisyi, którzy niesłychanego w dziejach budownictwa kolejowego przekroczenia kosztorysu o całe miliony nie mogli na przyszłość zbyć jedynie rezolucyą, wykonywali krytykę w rękawiczkach, chociaż bezprzykładny, przeciwny ustawie postępek zarządu kolei państwowej przy budowie kolei alpejskich wprost wyzywał do bardziej stanowczego tonu. Smutnego prawa krytyki w obecnym wypadku już dla powodów zasadniczych nie pozwoli sobie odebrać żaden poseł, nawet po ustnem zawiadomieniu o dymisyi pewnego szefa sekcyi.

Pomijając tę okoliczność, że każdego dobrze płatnego urzędnika łatwo można zastąpić, musiał p. szef sekcyi z czasów swej służby przy kolejach państwowych wiedzieć, że notorycznie przeciążone urzędy kolei państwowych przy ruchu nie mogą uzyskać pomnożenia sił i konieczne budowy na liniach przez lata całe nie przychodzą do skutku, gdy nie ma na to kredytu, że więc on nie mógł w Austryi rozpocząć milionowych wydatków, gdy na nie potrzebnych środków nie było. Coby spotkało naczelnika stacyi albo dyrektora kolei, gdyby spowodował drobne tylko przekroczenia kredytów? Zdarzyć się miało, że pewnemu dyrektorowi kolei nie uznano kosztów sprawienia umeblowania biurowego, a tutaj szef sekcyi żali się z powodu kompetentnej krytyki komisyi parlamentarnej nad milionowemi przekroczeniami w jego sekcyi!

Stwierdziwszy, że koszta budowy kolei alpejskich z ewentualnemi innemi budowami naprzód można było obliczyć, pisze dr Seinfeld: »Ponieważ tak się nie stało, trzeba przypuścić, że istniał zamiar, celem uzyskania łatwiejszego zezwolenia na budowę ze strony parlamentu, udowodnić przynajmniej częściową rentowność kolei alpejskich, co nie byłoby możliwem po wcieleniu do kosztorysu wspomnianych wydatków. Wątpić co najmniej trzeba, czy przyszłoby do budowy wszystkich kolei alpejskich, gdyby rząd parlamentowi przewidziany ogół kosztów kolei alpejskich, wielkie koszta budowy portu w Tryeście i smutne położenie Lloyda, wymagającego nowych ofiar ze strony państwa na żeglugę, był cyfrowo w całej sumie podał. W tym wypadku szukanoby innych dróg i środków i znalezionoby je z pewnością, ażeby poprzeć eksport bez wyczerpania siły podatkowej ludności. Lekkie traktowanie obecnego wypadku byłoby niebezpiecznym precedensem przeciwko prawu budżetowemu parlamentu«.

Ale jeszcze ciekawszych rzeczy o tej trwodze ministeryalnej dowiadujemy się z »Naprzodu«, który podaje w tej sprawie co następuje:

»Jakimi sposobami dr Wittek usiłuje utrzymać się na fotelu ministeryalnym, opisuje poseł tow. dr Ellenbogen w »Arbeiter-Zeitung«. Agitacya odbywa się pośrednio i bezpośrednio. Głównym faktorem ministra jest jego prezydyalista Forster. Pan ten, którego dwuznaczne sprawki poseł Ellenbogen wylicza, usiłuje prośbami i groźbami skłonić posłów, aby w komisyi kolejowej i w pełnej izbie nie zatwierdzili wotum nieufności subkomitetu. Forster działa w tym duchu na każdego posła przybywającego do ministerstwa w jakiejś sprawie poruczonej mu przez wyborców, a czyni to tak natarczywie i — nieskromnie, że oburzył nawet na siebie i swego mocodawcę najpotulniejszych posłów, uważających dotychczas osobę i biuro c. k. ministra za świętość nietykalną. Drugą metodę groźby, uprawia Forster wprost jako wymuszenie, przedstawiając posłom, że w razie głosowania przeciw ministrowi nie otrzymają koniecznych dla swych okręgów kolei lokalnych. Swoją drogą niektórzy posłowie wiedzą, że koleje lokalne muszą być budowane bez względu na to, czy p. Wittek, czy inny będzie ministrem.

Cała ta zakulisowa agitacya świadczy wymownie, jak kurczowo Wittek trzyma się fotelu ministeryalnego, a podwładni jego działają również we własnym interesie, gdyż pod żadnym innym ministrem hofraci ministeryalni nie mogliby tak śmiało lekceważyć parlamentu i ludności. O p. Forsterze dodać jeszcze należy, że ma on osobisty interes w utrzymaniu Witteka na stanowisku. Pan ten gospodaruje w ministerstwie kolejowym jak basza turecki; przyjaciół swoich awansuje poza turą i prowadzi system ściśle protekcyjny. Jaskrawym tego dowodem była niedawno nominacya wicesekretarza ministeryalnego Podlewskiego na zastępcę dyrektora w Stanisławowie a szwagra Forstera, niejakiego Ferstla, szefem oddziału. Dla skaptowania Koła polskiego sprowadza się nawet specyalnie do Wiednia marszałka krajowego Badeniego ze Lwowa, aby w duchu wittekowskim oddziaływał na kołowców i nakłonił ich do innego głosowania od ich delegatów w subkomitecie: Stwiertni i Kollischera.

Silne oparcie znajdują Wittek i jego famulus prezydyalny w wiedeńskich organach antysemickich. Gazety te, przedewszystkiem »Deutsche Zeitung«, nazywana »najgłupszą gazetą« wiedeńską — robią Wittekowi niesłychaną reklamę, usiłując wmówić w naiwnych, że padł on ofiarą rozrzutnej gospodarki swego szefa sekcyjnego Wurmba, który bez wiedzy ministra wyrzucał miliony. Że gazety luegerowskie z wdzięczności dla swego protektora wypisują takie brednie, nie jest w tem nic dziwnego; ale bezczelnem staje się ich — zapewne inspirowane — żądanie pod adresem Izby posłów, żeby traktowano sprawę przekroczenia kredytów ze stanowiska politycznego, a jedyny rozstrzygający moment: lekceważenie uchwał parlamentu, pozostawiono na boku! Forster nie tylko usiłuje oddziaływać na posłów i opinię publiczną, ale i samego Witteka bierze w obroty. W oddanych mu organach wmawia mu, że głosowanie w subkomitecie to drobnostka i że nawet taki sam rezultat w komisyi nie powinien skłonić go do podania się do dymisyi. Naturalnie: działa tu własny interes, gdyż inny szef nie pozwoliłby może na taką osobistą gospodarkę, nie mówiąc już o wdzięczności za pomoc okazywaną w takiej chwili. Byłoby skandalem, żeby parlament dał się prośbami i groźbami podrzędnego urzędnika sprowadzić z drogi obowiązku i aby ze względów politycznych podtrzymywał ministra, który na każdym kroku pokazuje, że wola wybranych posłów jest mu obojętną. Specyalnie Koło polskie o ile »wyższe względy« nie wezmą w niem góry, powinno pamiętać, ile kompromitacyi i rozczarowań ma ono Wittekowi do

zawdzięczenia i może w tym wypadku nie poświeci interesów kraju żądaniom czynników nieodpowiedzialnych i Galicyi nieprzychylnych. Niestety, mimo zapewnień o stanowczości Wojciecha Dzieduszyckiego nie możemy po tylu zawodach liczyć na Koło«.

Gdy biedak popełni błahe jakieś przekroczenie lub tylko poważy się w obronie swych praw, wystąpić gdzie przeciwko swym władzom, dręczą go bez miłosierdzia śledztwami dyscyplinarkami, a w końcu wyrzucają go ze służby i skazują go i jego rodzinę na kij żebraczy lub śmierć głodową, ale gdy dopuszcza się nadużyć jakiś dygnitarz, to chociaż by te nadużycia kosztowały instytucyę kolejową — jak w tym wypadku — setki milionów, nietylko nie pociąga się go do żadnej odpowiedzialności, ale pozostawia się go na jego stanowisku wbrew życzeniom ogółu i na szkodę tegoż.

I oto jak drży przed upadkiem człowiek, który nie potrzebuje się już obawiać nędzy i niedostatku, bo musiał już na kolejnictwie zdobyć milionowy majątek, przysporzywszy za to państwu milionowych strat, za co nietylko nie chce uznać się winnym, ale i na stanowisku swem nadal pozostać pragnie

Ale co tu mówić o ministrze, wobec którego nawet parlament jest bezsilnym, skoro widzimy, że bez porównania niżej od niego stojący dygnitarze kolejowi dopuszczają się często niebywałych nadużyć i ani włos z głowy nie spadnie im za to.

Przebicie tunelu Simplońskiego.

(Dokończenie).

Przez pierwsze pięć lat budowy wystarczała należyta wentylacya do ochłodzenia temperatury. Później musiano zastosować ochładzanie za pomocą wody, którą wprowadzano do szybu pod ciśnieniem 15 atmosfer. Zimna woda skrapiała wierconą ścianę, a równocześnie w postaci drobniutkiego deszczu ochładzała powietrze. Urządzenia funkcyonowały z taką doskonałością, że mimo 52 stopni ciepła mogli robotnicy pracować.

Przebicie nastąpiło zgodnie z programem w odległości $7^1/_2$ mtr. ze strony południowej a 10,382 mtr. od północy. Tunel ma 19.770 mtr. długości, jest więc obecnie najdłuższym na świecie, przewyższa go tylko budowany obecnie tunel przez Pike's Peak w Kolorado, który ma być 32 kilometrów długi.

Donioslość tunelu symplońskiego dla ruchu światowego jest ogromną. Przedewszystkiem linia kolei, idącej przez tunel Gotthardzki, nie będzie tak ogromnie przeciążoną ruchem pociągów, co groziło nieraz poważnie bezpieczeństwu podróżnych podczas letnich miesięcy, kiedy się odbywały prawdziwe wędrówki narodów — Z Paryża do Medyolanu podróż przez tunel symploński trwać będzie 15 godzin, to jest o 3 godziny krócej, niż używaną dotąd koleją na Bazyleę i Lucernę, przez Gotthard A podróż z Londynu do Rzymu będzie krótszą o 12 godzin, co już stanowi ogromną różnicę.

Według pierwotnych obliczeń i ocen, które jednakże okazały się optymistyczne, spodziewano się, że w jesieni 1903 r. popędzi już pociąg pospieszny przez Symplon do Włoch. Medyolan pragnął uczcić to wielkie dzieło wystawą w r. 1904, która jednakże odbędzie się dopiero 1906 roku.

Po części słusznemi zdawały się te złudne nadzieje, oparte na wielkich technicznych postępach ostatnich lat, oparte na wzorowych maszynach i urządzeniach przedsiębiorców. Obiecywano sobie najwięcej po nowych hydraulicznych maszynach wiertniczych genialnego inżyniera Brandta.

Jego maszyna wiertnicza uznaną została jednomyślnie za najwspanialsze dzieło techniki. Z siłą hydrauliczną 15.000 klgr ciążącą na każdym świdrze, ułatwia przebicie kamienia z nieosiągniętą dotychczas prędkością Wynalazek Brandta uzasadnił w zupełności pokładane w nim nadzieje, i tak $^2/_3$ tunelu, t j. 14 912 mtr, a więc długość tunelu Gottharda, którego praca trwała $7^1/_2$ roku, uskuteczniono, mimo znacznych przeszkód, w przeciągu $4^1/_2$ roku. Podczas dalszych prac natrafiono na źródła i zmurszałe kamienie i dlatego wiercenie natrafiło na pewną zwłokę.

Zarówno doskonałemi, jak techniczne urządzenia przedsiębiorstwa, były zarządzenia ochrony bezpieczeństwa i zdrowia robotników.

Nietylko na końcach tunelu w Brieg i Iselle były mieszkania robotnicze, szpitale, łazienki itp., ale i w tunelu nie szczędzono kosztów, aby robotników ustrzedz przed nieszczęśliwemi wypadkami. Nie igrano tu życiem robotnika jak to się często zdarza przy podobnych przedsiębiorstwach. Dzięki tym staraniom wypadków nieszczęśliwych podczas całej budowy było stosunkowo niewiele. Stan zdrowotny był również na ogół nie najgorszy, a z chorób tunelowych jedynie anemia występowała dość silnie.

Po ukończeniu tunelu przystąpi się niezwłocznie do zakładania szyn i kabli. Prace te zajmą pewnie całe lato i zaledwie może z końcem roku nastąpi otwarcie ruchu Nastąpi on odrazu na całej linii simplońskiej, gdyż i włoskie linie dojazdowe są już zupełnie ukończone W dwudziestu minutach przebiegnie pociąg górę Simplon, podczas gdy wóz pocztowy przebywał drogę z Brieg do Iselle starą napoleońską szosę w 12 godzinach

Najwyższa liczba robotników dochodziła 3229, z tych 2223 zatrudnionych w tunelu, a 1006 na zewnątrz tegoż. Robotnikami tunelowymi byli wyłącznie Włosi, którzy z rodzinami zamieszkali w Brieg lub Iselle.

Zwrócili oni uwagę na siebie przez powtarzające się strejki, ktore wybuchały z rozmaitych powodów, a i obecnie wybuchł tam strejk na nowo, z czego widzimy, że przy wykonywaniu najdonioślejszych dzieł postępu, najszlachetniejszych dążnościach myśli ludzkiej, nie może się obejść bez wyzysku ciężko pracującej rzeszy.

Dzisiejsze położenie banmistrzów.

(Ciąg dalszy).

Omawiając w dalszym ciągu te sławetne stosunki naszych sekcyi konserwacyi i ich funkcyonaryuszy, musimy przytoczyć fakta dotyczące nieprawidłowego i samowolnego podziału pracy, a właściwie wyświetlić ten system patryarchalny, polegający na woli często jednego niedołężnego ujemnych zasad osobnika — naczelnika biura, mieniącego się szumnie urzędem c. k. sekcyi konserwacyi.

Praktykowanem jest w świecie cywilizowanem, iż w każdym zawodzie funkcyonaryusz ma z góry oznaczony swój dział pracy, któren obowiązany jest wykonywać i za co jest odpowiedzialnym. W sekcyach konserwacyjnych c. k. kolei państwowej jest niestety inaczej — tutaj robią wszyscy wszystko i wszyscy razem nic. Odpowiedzialność zaś za skutki z tego galmatiasu wynikłe, spada zwykle w postaci upomnień a nawet kar pieniężnych na głowy najniewinniejszego, nic z tą czynnością nie mającego do czynienia personalu. A przecież obowiązkiem jest kontroli zapytać się chociaż raz w roku poszczególnego funkcyonaryusza, jakie tegoż funkcye obowiązują, a co przełożeni od niego wymagają. Proces inżyniera Olszańskiego i towarzyszy spowodował, iż wskazówka na zegarze postępu w administracyi kolejowej posunęła się o jakie pięćdziesiąt lat naprzód, mimo to nie wszyscy jeszcze panowie naczelnicy sekcyj konserwacyjnych przejęli się tym gromem, któren w swoim czasie wstrząsnął w posadach całym aparatem administracyjnym, lecz starają się gospodarować dalej systemem »ludwickim«, nichilując to, co zostało okupione hańbą tylu osób.

Rządy systemem patryarchalnym są dzisiaj absolutnie niemożliwe i nie powinny być cierpiane. Naczelnik sekcyi konserwacyi to dzisiaj nie »dziedzic«, kancelista to nie »insprawnik«, a banmistrz to nie »proboszcz«. Duch czasu wymaga aby ci panowie wszyscy respektowali obowiązujące ich instrukcye i według nich postępowali. Jeżeli się bowiem banmistrza pociąga do odpowiedzialności, że nie uczynił zadosyć swym niemożliwym obowiązkom (przynajmniej raz na dzień w jednym kierunku pieszo przydzieloną przestrzeń obejść), n. p. 20 klm *(przypisek zecera)*, to dlaczego nie pociąga się do odpowiedzialności naczelników sekcyj, którzy nadęci swoją wielkością, ignorują instrukcye i całemi miesiącami nie pokazują się na przestrzeni — a przecież i oni winni w myśl obowiązujących ich instrukcyj zadosyć uczynić swoim obowiązkom.

Instrukcya mówi: »Naczelnik sekcyi konserwacyi obowiązanym jest przynajmniej dwa razy w tygodniu przydzieloną sobie przestrzeń objechać drezyną, względnie zastąpić się raz jeden swym zastępcą lub przydzielonym mu organem technicznym«. Tymczasem co się robi — taki pan naczelnik po największej części nie daje się absolutnie widzieć na przestrzeni, i jeżeli się nie kuruje lub nie jeździ po parę mil za prywatnemi robotami po dworach, gminach i t. p., to zbija bąki po restauracyach. Jeżeli zaś przypadkowo należy do »eleuteryi«, co się rzadko trafia, wówczas przemyśliwa tylko całemi dniami gdzie co i w jaki sposób dałoby się naciągnąć. — Podwładny mu zaś personal techniczny widząc jak się ich szef natęża, również nic nie robi, zabawiając się w najlepszym razie najczęściej pogawędkami w biurze sekcyjnym na temat: solidarnych liwerantów progów, porządnych przedsiębiorców budowlanych i t. d.

Miejscami zaś gdzie te temata stanowią kość niezgody między tymi panami, wówczas biuro sekcyi konserwacyi przedstawia istną spelunkę, czemu przesłuchawszy się z boku zwykły śmiertelnik, nieszczególnieby się zbudował. A przecież ten kosztowny aparat kontrolny nie jest od parady — lecz obowiązkiem jego jest wejrzeć w to i zbadać czy każden robi to, co do niego należy, czy jeden nie robi za drugiego i czy przełożony nie obciąża podwładnego pracą, którą sam winien wykonać. Jak długo bowiem będziemy rządzić się hipokryzyą, tak długo ten zacofany system będzie pochłaniać za sobą nowe ofiary.

Ofiarą tego patryarchalnego systemu służbowego jest zazwyczaj w pierwszej linii banmistrz, którego funkcye przekraczające i tak jego przepisany zakres działania, powodują wrogie względem niego usposobienie podwładnego mu personalu.

Gdyby bowiem taki pan naczelnik sekcyi lub jego zastępca ruszył się od czasu do czasu z matecznika i zechciał zapytać się na przestrzeni kto co robił a kto czego nie zrobił, kto gdzie był a kogo gdzie nie było, wówczas banmistrz nie byłby tą osobistością, która bez żadnych dla siebie moralnych, ani materyalnych korzyści jest zmuszoną, chcąc utrzymać na przydzielonej mu przestrzeni względny porządek i bezpieczeństwo ruchu, narażać swoją osobę i egzystencyę na skutki niezasłużonej zemsty. Od banmistrza żąda się przytem aby był inżynierem, prawnikiem, woźnym, żandarmem, rzemieślnikiem wszelkiej kategoryi i t. d., dając mu w zamian nędzną, zaledwie zdolną go utrzymać przy życiu egzystencyę. Nic więc dziwnego, iż jak dawniej nasi przodkowie pokrzywdzeni lub gnani rozpaczą zemsty, zaciągali się w szeregi romantycznych zbójców, dzisiejsza generacya słabsza fizycznie, a więcej uświadomiona moralnie, czując się pokrzywdzoną przez wrogów postępu, zaciąga się w szeregi anarchii.

(Dokończenie nastąpi)

Listy z przestrzeni.

Podgórze-Płaszów. Szanowna Redakcya raczy udzielić nam miejsca w swem piśmie celem umieszczenia zapytania do szanownego Prezesa tutejszego Klubu Maszynistów i twórcy niedawnego balu, który się z taką pompą odbył w tut. Sokole, kiedy właściwie zamierza złożyć rachunki z tegoż, aby przynajmniej komitetowi mogli się uspokoić i upewnić, czy nie powstał jaki deficyt, o czem do dziś dnia nie mają żadnego pojęcia.

Nieformalności, jakie na tym balu miały miejsce i uderzały każdego, były następujące:

Wszystkie bilety dla gości honorowych miał p. Prezes i Bóg raczy wiedzieć, komu je wysyłał i jakie datki otrzymywał za nie. Kasyer, który na wszystkich zaproszeniach figurował, ani jednego halerza do swoich rąk nie dostał bo chociaż cieszy się dobrą opinią między kolegami, p. Prezes nie dopuszczał go do odbierania pieniędzy, jak gdyby się obawiał defraudacyi z jego strony.

Pani prezesowa prowadziła bufet i również n... złożyć kasyerowi żadnego rachunku, bo gdy s... upomnąć ją o to, został przez nią zmierzony ... kiem, że do dalszych prób w tym względzie ... ochotę.

P. Prezes był o tyle grzeczniejszym, ... się o złożenie rachunku częstował koniakie... wszystkich słowami: »Nie bójcie się, wyjdzie... ale do obliczenia kasy ani kasyera, ani ... towych nie dopuścił, bojąc się zapewne, by ... i uskutecznił to dopiero w domu z p. Pre...

tego musiał być fatalny, skoro do dziś dnia nie zdobył się jeszcze na odwagę zakomunikowania go komitetowi.

Czyżby przypadkiem szczury wyrządziły p. Prezesowi figla, połknąwszy parę sztuk złota, co jednak nie wydaje się nam możliwem, bo jak nas niedawny wypadek z śp. Nahowskim poucza, przekładają one wędlinę nad kruszec, choćby i najszlachetniejszy, co nam jeszcze bardziej utrudnia rozwiązanie tego pytania.

Trudno również przypuścić, by bufet był własnością p. Prezesa, by Götz-Okocimski piwo, Satalecki wędliny, fabryka Izdebnicka wódki i wiele innych rzeczy ofiarowano-nie Klubowi maszynistów, ale p. Prezesowi, albowiem dochód z tych miał być obrócony na kolonie wakacyjne w Rabce i powinien być wręczonym protektorowi tychże radcy Horoszkiewiczowi, który ze względów humanitarnych powinien także upomnąć p. Prezesa o to.

Wieliczka. Zawód kolejarza, oprócz innych, posiada i tę jeszcze osobliwą właściwość, że musi się tu nietylko od własnych przełożonych, lecz nawet od zupełnie prywatnych stron znosić najrozmaitsze udręczenia, obelgi i upokorzenia, które trzeba puszczać każdemu bezkarnie, aby nie narazić się znowu swym władzom przełożonym.

Wiele to potrzeba cierpliwości, zimnej krwi i zaparcia się siebie, aby się nieraz powstrzymać od dania należytej nauczki niejednemu zarozumiałemu zuchwalcowi, któremu się zdaje, że mając jakiekolwiek stosunki z koleją, wolno mu już pomiatać służbą kolejową, która mu w wykonywaniu swych obowiązków, usługiwać jest zmuszoną.

I w tutejszej stacyi służba kolejowa musi znosić niemało upokorzeń od rozmaitych zarozumiałych a ograniczonych indywiduów, którym się zdaje, że takowa jest ich parobkami, a nie funkcyonaryuszami instytucyi kolejowej.

Między innymi znajduje się tu klika starozakonnych geszefciarzy, która obsiadła tutejszą stacyę i strzeże do tego stopnia pilnie, by się nikt z chrześcian pośród nich nie dostał i nie psuł ich interesów, że gdy przed dwoma laty jeden z tutejszych obywateli, nawet nie na stacyi, ale tylko obok założył skład węgli, prosili dotąd Jehowę, aż dokąd nie spuścił na niego ognia i nie uwolnił ich tym sposobem od jego konkurencyi.

Na czele zacnej tej szajki, stoi niejaki L a x, znany z dowcipnie stawianych kolejarzom propozycyj: »jak sze panu nie podobi, to niech pan z kolejów uczeknie«. — Jest to ciemne i nieokrzesane żydzisko, ale odznacza się niepośledniemi cnotami jako pijawka chłopska i hyena wyborcza. Chałaciaż ten teroryzuje tu wszystkich tak dalece, że odnosi ... wrażenie, jak gdyby w arendę wziął całą stacyę, bo nie ... nawet naczelnik ustąpić mu musi, jak tego dowodzi ...cy wypadek:

...i okolicznych chłopów sprowadziło sobie wspólnie ...la i do wyładowania tegoż przywieźli sobie wagę, ...u podzielić się tymże mogli. Lax wściekły na ...dają się mu oszukiwać, ale sami sobie taniej ...dzają, spostrzegłszy, że oni ważą i dzielą się ...ejscu, z zemsty naklonił naczelnika do zabro...nia węgla na stacyi.

...o całej stacyi i wtraca się do każdej czyn...cjowej, a gdy mu się zwraca uwagę, że to ...eży, odpowiada drwiąco: »Wy możecze podacz mnie do gazetów, a ja sobi szmieje z waszego pisania i będę robicz, co sze mi podobi«.

I istotnie robi co mu się podoba, drwiąc sobie nietylko ze służby kolejowej ale i z Dyrekcyi, którą na każdym kroku oszukać się stara.

Jednym z figli, jakie wypłatał on Dyrekcyi — jest dojazdowa kolejka do jego składu, mająca około stu metrów długości, którą wybudował on sobie na gruncie kolejowym bez żadnego pozwolenia i planów, tak, że urąga to najprymitywniejszym warunkom technicznym i cudem tylko obeszło się dotąd bez nieszczęśliwego wypadku, co jednak w najbliższej już przyszłości nastąpić może.

Tor ten zbudowany na bardzo ostrym spadzie, nie spoczywa na stałym gruncie, ale na drewnianych, mocno już nadgniłych i chwiejących się kozłach, wskutek czego toczące się po nim prymitywnej konstrukcyi i w żadne hamulce niezaopatrzone wózki, często się wywracają, grożąc śmiercią albo kalectwem nietylko zajętym przy nich robotnikom, lecz każdemu, kto przypadkowo podczas tej czynności musi przechodzić tamtędy.

Cóż zatem dziwnego, że zwracanie mu uwagi na to, wywołuje tylko szyderczy uśmiech na jego twarzy, skoro tyle już od tego czasu było tu komisyj, inżynierów i kontrolorów, lustrujących stacyę i pobierających za to grube dyety, a dziwnym zbiegiem okoliczności nikt dotąd nie zdołał jeszcze dostrzedz tego, mimo, że się to samo rzuca w oczy i aż doprasza się surowego wykroczenia przeciw takiemu zuchwałemu nadużyciu.

Poczucie bezkarności czyni go tak zuchwałym, że okazuje to wszystkim, wtrącając się do wszystkiego i pozwalając sobie na takie wybryki, na jakie nikt inny by się nie ośmielił, a które zagrażają nawet niekiedy własnemu jego bezpieczeństwu.

Często przy przybywających pociągach, celem skonstatowania braku węgla, włazi na wozy, gdy pociąg znajduje się jeszcze w ruchu, a na zwracaną sobie uwagę służby kolejowej, że sprzeciwia się to przepisom bezpieczeństwa, odpowiada zuchwale: »ja sze bez wasej nauki obejde, ja jestem starsy przy kolei od was«.

Jasło. Prawdziwą plagą nietylko dla podróżującej publiczności, ale i dla kolejarzy, jest tutejszy restaurator kolejowy S i w i k. Gbur ten, tuczący się pracą kolejarzy, nietylko traktuje ich grubiańsko, ale w dodatku denuncyuje przed naczelnikiem każdego, kto mu się nie podoba, lub nie da się mu oszukiwać.

Dostarczane przez niego kolejarzom napoje lub potrawy są najlichszego gatunku, najczęściej składającego się z odpadków i zlewków, podawane w brudnych naczyniach, za co każe sobie dobrze płacić.

Już kilkakrotnie przychodziło z tego powodu między nim i maszynistami do takich kłótni, że o mało nie został przez tychże wypoliczkowanym.

Teraz z maszynistami liczy się więcej, bo się nietylko ich boi, ale nie może ich denuncyować, bo nawet taki M u h l r a d by mu nie wierzył i za drzwi wyrzucił, a natomiast używa sobie na personalu stacyjnym i pociągowym i na potulniejszych podróżnych, których traktuje lekceważąco i oszukuje bezczelnie.

To też nie rzadko się zdarza, ze podróżni żalą się przed konduktorami, że za drogie pieniądze otrzymują takie pokarmy, że ich zjeść nie można, bo najczęściej są zepsute i śmierdzące.

Nierzadko zdarza się także, że Siwek bierze od stron pieniądze, a nie wydaje im towaru, który zaplacili, a na upominających się natarczywiej, rzuca się z wściekłością i wymyśla najordynarniejszymi wyrazami, a jeżeli kto ze służby kolejowej zwróci mu uwagę na niewłaściwe postępowanie, to w odpowiedzi usłyszy od Siwika zaraz taki epitet: »Pilnuj pan lepiej swej służby, a nie opiekuj się stronami«.

Słowem, ograniczony ten brutal, który niedawno jeszcze służąc u Chrapińskiego, paradował zawsze w jasnych spodniach z czarną łatą od tyłu i butach, z których mu literalnie palce wyłaziły — dziś, dzięki protekcyi nie zupełnie bezinteresowanych dygnitarzy kolejowych, może bezkarnie oszukiwać i poniewierać ludzi, z których żyje i zawdzięcza im swe mienie.

Przy tej sposobności muszę tu nadmienić jeszcze, jak nieuczciwemi sprostowaniami wobec czytającej publiczności bawią się despoci kolejowi.

Na zamieszczony w »Naprzodzie« z dnia 19 stycznia b. r artykuł w sprawie zaprowadzonego tu okrutnego turnusu, podała Dyrekcya sprostowanie, zapewniające, że turnus ten nie ukraca zarobków i nie przekracza obowiązujących przepisów.

Do jakiego stopnia twierdzenie to jest klamliwem i bezczelnem, wystarczy nadmienić, że turnus obecnie obowiązujący zabiera personalowi jeszcze o pięć nocy więcej przy 8—10 K miesięcznie zmniejszonego zarobku.

To jest prawdomówność owych sytych i gładziutkich dygnitarzy kolejowych, którzy nietylko w nocy wygodnie sypiają, ale i w dzień nic nie robią, a jeżeli raz lub dwa razy w miesiącu wyjadą gdzie w wygodnie i z komfortem urządzonej pierwszej klasie lub salonce, to wówczas dyeta ich więcej wyniesie, niż całomiesięczny nasz zarobek.

Ale trudno, oni nie są dla kolei, lecz kolej i my jesteśmy dla nich i dlatego my musimy cierpieć nędzę i wyzysk, aby im nie zbywało na niczem.

Podgórze Maszyniści podgórscy nadsyłają nam następujące pismo:

Szanowna Redakcyo!

Odnośnie do artykułu w poprzednim numerze »N. Kolejarza« pod tytułem »Na czasie«, prosimy o zamieszczenie w swem piśmie następujących kilku uwag:

Rozporządzeniem ministeryalnem z dnia 14 lutego 1898 r. L. 2725 było postanowionem, ażeby personal maszynowy pełniący służbę na rezerwie miał zawsze po 12-godzinnej służbie, 24 godzin wypoczynku.

Rozporządzenie to bylo przestrzegane dotąd, dopóki ruch był mniejszy, odkąd jednak ruch wzmagać się zaczął, rozporządzenie owe poszło zupełnie w zapomnienie i dziś czas wypoczynku jest o wiele mniejszy niż czas spędzony w służbie, bo wziąwszy na uwagę to, ile czasu spotrzebuje się na odbycie drogi z domu do stacyi lub odwrotnie i na załatwienie rozmaitych innych spraw, okaże się, że z owych 12 godzin wypoczynku, zaledwie kilka na wypoczynek pozostaje.

Ludzie, ktorych służba jest bez porównania lżejszą, mniej nużącą i denerwującą, jak urzędnicy ruchu, werkfuhrerzy, telegrafiści i inni — mają po 12-godzinnej służbie 24-godzinny wypoczynek — nam zaś przy wzmaganiu się ruchu i ten wypoczynek obciąć gotowi jeszcze, bo oni nas nie uważają za ludzi i traktują jak bydło robocze

I żeby to chociaż za ten dlugi czas pracy otrzymywało się stosowne wynagrodzenie, to jednak dzieje się przeciwnie, bo z przydłużaniem czasu pracy, wynagrodzenie się zmniejsza, wskutek czego dziś zarabiamy znacznie mniej jak dawniej, gdyśmy czas pracy mieli krótszy.

Toż nic dziw, że przy tak wyczerpującej pracy i niskich zarobkach personal maszynowy zapada na zdrowiu coraz częściej, bo przy panującej obecnie drożyźnie, nie jest w możności odżywiać się należycie, co przy tak ciężkiej pracy jest koniecznem.

Dlatego żądamy zniesienia obecnego, a przywrócenia dawnego turnusu, który był więcej ludzkim i materyalnie korzystniejszym niż teraz obowiązujący

Podajemy to pod adresem c. k. Dyrekcyi, aby mogła uskutecznić to przy obecnych zmianach turnusa.

KRONIKA.

Pani konsyljarzowa w roli lekarza kolejowego. Czego już ci biedni kolejarzy nie muszą znieść ze strony owej Kasy chorych, którą swą pracą utrzymują, przechodzi wszelkie pojęcie i tylko tak potulni i ulegli ludzie jak my mogą pozwolić na takie lekceważące traktowanie siebie przez tych, którzy utrzymują się z naszej pracy.

Gdzie indziej nie byłoby chyba możliwem coś podobnego, bo też nigdzie pokora i uległość względem tych, którzy z pracy niższych żyją, nie jest tak zakorzenioną i nie święci takich tryumfów.

Znanym jest fakt badania pulsu u chorego za pomocą rączki od parasola przez owego zuchwałego nieuka Zolla, znane nam są rozmaite podobne nadużycia owego bzikowatego Bujaka w N. Sączu i innych jemu podobnych, lecz nie zdarzało się jeszcze dotąd, by pani konsyljarzowa decydowała, jakie lekarstwa mają być zapisywane przez męża chorym pacyentom.

Zapoczątkowala to niedawno żona Dra Piórki w Podgórzu, która, gdy mąż jej skłaniał się już do zapisania wina malagi dla chorego dziecka konduktora M., wpadła na męża z rozkazem: »Nie zapiszesz tego!«, a w dodatku kazała jeszcze aresztować tegoż konduktora wraz z chorym dzieckiem na ręku za to, że ośmielił się jej zwrócić delikatnie uwagę, iż wyznaczanie chorym lekarstw nie należy do niej.

Ów Dr. Piórko pozostający — jak z powyższego wypadku wynika — pod pantoflem zacnej swej połowicy do tego stopnia, że nawet w swem urzedowaniu musi się stosować do jej rozkazów, znanym jest i bez tego z lekceważącego traktowania chorych kolejarzy, którzy zmuszeni są udawać się o poradę do niego, o czem mogła by dużo powiedzieć żona palacza Hereziaka, którą byłby do grobu wpędził swojem leczeniem, gdyby nie była zasięgnęla rady innych lekarzy, którzy uratowali ją od śmierci.

Kradzieże kolejowe. Oprócz sprawy Angelusa, w kadencyi czerwcowej sądów przysięgłych, toczyć się będzie

jeszcze jedna ciekawa sprawa. Będzie to proces kilku nadkonduktorów kolei państwowych o nowe fakta kradzieży w pociągach, które w zeszlorocznym procesie nie zostały uwidocznione. Na ławie oskarżonych zasiędą częścią już zasądzeni w pierwszym procesie, częścią inni nadkonduktorzy, przeciw którym śledzwo i pochodzenia prowadzi właśnie sąd karny.

O kolię hr. Borkowskiej. Sensacyjna ta, wprost w mit kryminalny sięgająca sprawa kradzieży kolii brylantowej hr. Olgi Borkowskiej, wciąż wypływa na nowo na światło dzienne. Za kradzież tego klejnotu, jak wiadomo, zasądzony został w roku ubiegłym nadkonduktor Piławski na 6 lat więzienia; dalej przed sądem cywilnym lwowskim toczyła się, nierozstrzygnięta jeszcze, sprawa przeciw skarbowi kolejowemu o odszkodowanie za skradzioną kolię, obecnie znowu za upoważnieniem wyższego sądu krajowego w Krakowie, wdrożono dochodzenie przeciw zegarmistrzowi Anastazemu Holikowi o współudział w kradzieży tej kolii. Rozprawa karna przeciw Holkowi odbędzie się w najbliższym czasie przed zwyczajnym trybunałem karnym.

Wyrok sądu obwodowego karnego, skazujący adjunkta Jana Michalkę z Żywca za rzekomą obrazę czci złotokołnierzowców dyrekcyjnych, został przez trybunał apelacyjny jako sprzeczny z ustawą i bezzasadny odrzucony.

Stacbańskie konowały. W dniu 15 marca br przybyły ze Stróż do Tarnowa pociąg Nr 671, cofając na rampę wjechał na przesuwany pociąg tak silnie, że odleciało kilka pufrów od wozów i budka hamulcza, a u maszyny pufry się pokrzywiły. Maszynista podczas tego, zderzenia upadł i potłukł się silnie szczególnie w głowę, ale ponieważ nie odniósł żadnego skaleczenia, lekarz tamtejszy nie chciał uznać go chorym.

Każdy nie uprzedzony przyzna, że przy tak silnem zderzeniu i upadku musi się odnieść jakieś uszkodzenie, jeżeli nie stłuczenie to wstrząśnienie całego organizmu, powodujące później zdenerwowanie i inne cierpienia. Ale taki mąż wiedzy i przyjaciel cierpiących nie chce o tem wiedzieć, bo takie nie uznanie z wypadku pochodzącej choroby zapewnia mu uznanie lub nawet nagrodę pieniężną, czem nawet najglębiej uczeni nie gardzą.

Otrzymaliśmy następujące pismo. My maszyniści zwracamy się do Szan. Redakcyi z prośbą, by zechciała pouczyć naczelnika z Podłęża, że nie należy używać do szybowania ludzi fizycznie niedołężnych. W takich warunkach o wypadek nie trudno, jesteśmy odpowiedzialni i narażeni nawet na utratę wolności. Od niejakiego czasu jest tam robotnik, nazwiskiem Franciszek Bednarczyk, umysłowo niedołężny, ma obie nogi krzywe, przez co do tej czynności zupełnie niezdatny, a przytem nie ma pojęcia o sygnalizacyi.

Inni robotnicy żalą się, że są tak pomęczeni ciężką pracą prywatną u naczelnika, że w nocy nie mogą wypełniać należycie swych obowiązków. Wobec tego grozi nam niebezpieczeństwo odpowiedzialności, a nie myślimy narażać się dlatego, że może p. naczelnikowi smakują kury lub gąski dostarczane z tego tytułu.

Jesteśmy zmuszeni zwrócić na to uwagę Dyrekcyi c. k. kolei państwowych w Krakowie, iż niektórzy naczelnicy nie pozwalają robotnikom, służącym dłużej jak rok przy kolei, wnosić podań o przyjęcie do prowizyjnego funduszu.

A możeby dyrekcya zechciała przypomnieć tym panom swój okólnik, zabraniający im nietylko przeszkadzania we wnoszeniu podań, ale przeciwnie obowiązujący ich jeszcze do działania w tym duchu, by jak najwięcej zachęcić do przystąpienia do funduszu prowizyjnego.

Jeżeli uwaga ta nie odniesie pożądanego skutku, to postaramy się przez posłów w parlamencie o przywrócenie nam naszych praw w tym względzie, wszystkich zaś, którym usiłują odebrać to prawo, wzywamy, by donosili nam o każdej takiej odmowie i zwracali się o poradę do naszej Redakcyi w tej sprawie.

Z drukarni S. L. Deutschera w Podgórzu.